

Tagelohn-Trucker

Autor: Michael Houben

Für WDR ‚markt‘ Juni 2008

In den letzten Monaten häuften sich auf nordrhein-westfälischen Autobahnen Unfälle mit schweren LKW. Mit Toten, Schwerverletzten und immer wieder Autobahnsperungen und kilometerlangen Staus. Während die Zahl von Unfällen auf Autobahnen insgesamt sinkt, steigt die Zahl der schweren Unfälle, die insbesondere von Sattelzügen verursacht werden. Besonders gefürchtet: Unfälle, bei denen übermüdete oder zumindest unkonzentrierte LKW-Fahrer ein Stau-Ende übersehen. [markt hat das zum Anlass genommen, die Arbeitsbedingungen unter die Lupe zu nehmen, unter denen LKW-Fahrer häufig arbeiten müssen.

Laut Gesetz sind die Arbeitszeiten von LKW-Fahrern streng geregelt und werden in Stichprobenkontrollen mit Tachoscheiben oder moderneren ‚Fahrerkarten‘ immer wieder überprüft. Gleichzeitig steigt jedoch der Kostendruck der Spediteure. Kunden und auch Endverbraucher wollen die Waren aus aller Herren Länder immer billiger geliefert bekommen. Die realen Kosten für einen Kilometer LKW-Fahrt stagnieren seit Jahren, in vielen Bereichen sinken sie sogar. Entsprechend schlecht haben sich die Löhne der Fahrer entwickelt. Da die wenigsten Spediteure in Arbeitgeberverbänden organisiert sind, sind die meisten an Tarife nicht gebunden. Ein Spitzenverdiener unter den LKW-Fahrern kommt heutzutage auf einen Bruttolohn von 2150 Euro. Bei regulär mindestens 60 Arbeitsstunden pro Woche ergibt das schon kaum den viel diskutierten Mindestlohn. Gerade in den neuen Bundesländern sind aber Löhne von teilweise unter 1000 Euro üblich – und auch im Westen liegen sie häufig noch deutlich unter 1700 Euro. Doch nicht nur die Löhne sind niedrig. [markt liegen Arbeitsverträge vor, laut denen sämtliche Überstunden, Wochenend- und Feiertagsarbeit im Bruttolohn inklusive sind. Und nicht nur das: Die Arbeitszeit richtet sich, Zitat: „nach den Anforderungen des Unternehmers“.

Vom Angestellten zum Tagelöhner

Unter diesen Bedingungen will kaum noch jemand arbeiten. Immer mehr Fahrer versuchen ihr Glück als Tagelöhner, bieten ihre Arbeitskraft ‚auf Rechnung‘ an- als sogenannte ‚Mietfahrer‘. Ohne jede Festanstellung, ohne Urlaubs- oder Krankengeldanspruch. Alle Sozialabgaben und Versicherungen müssen dabei aus eigener Tasche bezahlt werden - in der Hoffnung, am Ende ‚Netto‘ doch etwas mehr in der Tasche zu haben, als in einer Festanstellung. [markt hat jedoch mit vielen dieser selbstständigen Fahrer gesprochen – und häufig stellen sie fest, dass die Rechnung auf lange Sicht nicht aufgeht. Manch einer berichtet davon, dass er – um überhaupt noch genug zum Leben zu haben – auch öfter mal zwei Touren am Tag annimmt. Das macht dann gut 20 Stunden. Übermüdung und Unfälle sind vorprogrammiert. Und wenn dann doch Tage oder gar Wochen nichts zu tun ist und man auf Aufträge wartet, dann fehlt auch das Geld um die Krankenversicherung zu bezahlen.

Legal, illegal, ganz egal?

Um Arbeitnehmer vor so etwas zu schützen, ist selbstständige Tätigkeit ‚auf Rechnung‘ nur bestimmten Berufsgruppen gestattet. LKW-Fahrern nur dann, wenn Sie mit eigenem LKW als ‚Spediteur‘ tätig sind. Fahrer ohne eigenes Fahrzeug gelten grundsätzlich als ‚scheinselbstständig‘. Das bestätigt uns sowohl die ‚Finanzkontrolle Schwarzarbeit‘ wie auch die deutsche Rentenversicherung die für derartige Fragen zuständig sind. Allerdings: keiner der von [markt befragten Mietfahrer hat jemals eine Kontrolle erlebt, bei der die selbstständige Tätigkeit moniert worden wäre. Und so floriert der Markt der Mietfahrer. Im Internet finden sich mittlerweile dutzende von Agenturen, die solche scheinselbstständigen Fahrer an Speditionen vermitteln. Ein von [markt beauftragter Branchenkenner macht die Probe aufs Exempel, bewirbt sich bei derartigen Vermittlern – und alle teilen ihm mit: Das sei kein Problem, er könne sofort anfangen, bekäme je nach Tour 110 bis 140 Euro pro Tag. Inklusiv Spesen - und eine Rentenversicherung müsse er auch nicht unbedingt abschließen. Nur ein Gewerbeschein sei zwingend nötig. Und Überraschung: Bei seiner für Gewerbeanmeldungen zuständigen Gemeinde erhält er den Gewerbeschein als ‚LKW-Fahrer ohne eigenes Fahrzeug‘ ohne Probleme – obwohl die Tätigkeit sozialversicherungsrechtlich nicht zulässig ist. Auf Nachfrage erklärt die Gemeinde: sie sei nicht zuständig, die Zulässigkeit eines Gewerbes zu prüfen.

Vermittler und Spediteure profitieren

Wir besuchten auch einen Vermittler, der nach eigener Aussage rund 80 selbstständige Fahrer in seiner Kartei hat und gegen Provision an Speditionen vermittelt: Lothar Mertens aus Ahrensböck. Er weiß, dass er – gelinde gesagt – in einer rechtlichen Grauzone arbeitet. Zitat: „Wir reden hier über ne Größenordnung von 100 bis 150 tausend, die sich hier auf dem Markt anbieten. Und da sollte sich wirklich mal jemand darüber Gedanken machen: Wie können wir diesen Wirtschaftszweig entweder abschaffen, den gib'ts nicht – oder aber weiter expandieren lassen.“ Er erklärt uns aber auch, wo – neben der Ersparnis von Sozialabgaben und sonstigen Sozialleistungen – der Nutzen für die Spediteure liegt: „Der Mietfahrer ohne eigenes Fahrzeug ist einfach – ich sag immer – der ist schmerzfrei. Man ruft den an, sagt, Ich hab ein Problem, sagt, ich muss mein Auto besetzt haben, das muss rollen....der ist schmerzfrei !

Erfahrungen eines Mietfahrers

[Markt trifft einen langjährigen „Mietfahrer“, der keine Lust mehr hat ‚schmerzfrei‘ zu sein: Franz Basler aus Duisburg war insgesamt 17 Jahre lang als ‚selbstständiger LKW-Fahrer‘ tätig, die meiste Zeit davon für einen einzigen Spediteur: Firma ‚Im Fange‘ aus Ratingen. Zusammen mit einem weiteren Fahrer, Bernd Scharscher, der ebenfalls scheinselfständig für diese Firma tätig war, geht er vor die Kamera. Beide berichten, unter welchen Bedingungen sie dort viele Jahre lang gearbeitet. Die beiden fuhren regelmäßig, meist zwei mal pro Woche, nach Italien: Transportiert wurden Coils, große Rollen Stahl. Doch nicht nur diese. Um den Erlös pro Tour zu steigern, wurde regelmäßig zusätzliche Ladung aufgenommen. Paletten mit gemischten Waren, die ebenfalls für Italien bestimmt waren. Und dies, obwohl das zulässige Gewicht der LKW häufig schon mit den Stahlrollen erreicht war. Dann fuhren die beiden ‚überladen‘. Das Risiko erwischte zu werden, war gering. Kontrollen, bei denen nachgewogen wird, sind an den Autobahnen selten. Allerdings muss auf dem Weg nach Italien die Schweizer Grenze überquert werden, wo die Überladung schon beim Betrachten der Ladepariere aufgefallen wäre. Deshalb, so berichtet Bernd Scharscher, hatte der Spediteur regelmäßig die Gewichtsangaben in den Zollpapieren nach unten korrigiert. Nur in den Dokumenten für die Empfänger stand das richtige Gewicht. Kopien solch gefälschter Zollunterlagen legt er uns vor. Dort war das Gewicht der Coils zwei Tonnen niedriger angegeben, als in den Dokumenten für den Empfänger. Doch nicht nur das.

Auch die Arbeitszeitvorschriften wurden regelmäßig gebrochen: Montag morgens ging es in Ratingen los, dann wurde häufig noch Zusatzladung abgeholt. Dienstags musste in Italien ausgeliefert werden, Mittwoch ging es zurück nach Ratingen, Donnerstags wieder los nach Italien, Samstags erneut zurück. Da kamen meist Arbeitszeiten von knapp hundert Stunden zusammen – dutzende Stunden mehr als eigentlich zulässig. Auch dafür gibt es Belege in Form der Tachoscheiben. Aber warum wurden die Fahrer damit nicht erwischt?

Wenn eine einzelne Tachoscheibe, eine zu hohe Arbeitszeit ausweist, sind die Strafen noch gering, liegen weit unter hundert Euro. Richtig teuer wird es erst, wenn der Fahrer die Scheiben früherer Tage vorlegen muss und dann sichtbar wird, dass über mehrere Tage hinweg auch die nächtlichen Ruhezeiten nicht eingehalten wurden. Doch das konnte der Spediteur leicht umgehen. Bernd Scharscher zeigt uns Urlaubsbescheinigungen. Wenn man die addiert, scheint er (obwohl er nicht angestellt war) pro Jahr gut hundert Tage Urlaub gehabt zu haben. Solche Bescheinigungen wurden ihm auf fast jede Tour mitgegeben. Bei Kontrollen konnte er die dann vorlegen und behaupten, die gerade eingelegte Tachoscheibe sei die erste, seit seinem Urlaub. Aber warum macht ein Fahrer solch krumme und gefährliche Touren mit? Die Antwort ist so einfach wie plausibel: „Ich war ja nicht angestellt, wenn ich gesagt hätte ‚das mache ich nicht‘, dann hätte der Spediteur mir gesagt, ich könne ab morgen ganz zu Hause bleiben“.

Ein Fall für Gerichte und Behörden

Bernd Scharscher hat inzwischen eine Festanstellung bei einer anderen Spedition. Sein Kollege Franz Basler hatte weniger Glück. Er versuchte schließlich, von der Spedition angestellt zu werden, für die er jahrelang als selbstständiger Fahrer unterwegs war. Immer wieder wurde er vertröstet. Dann ging er vor ein Arbeitsgericht und bekam recht. Der Spediteur musste ihn anstellen, doch schon wenige Wochen später begann neuer Ärger. „Ich bekam immer schlechtere Touren, unbegründete Abmahnungen, weil ich angeblich grobe Fehler begangen habe, der Spediteur hat alles getan, um mich wieder loszuwerden.“ Schließlich bekam er die Kündigung. Franz Basler aber kämpft um seine Anstellung, nun ist der Streit wieder vor dem Arbeitsgericht. Parallel dazu hat Franz Basler aber noch einen weiteren Schritt unternommen: Er hat seine langjährige Scheinselbstständigkeit der deutschen Rentenversicherung gemeldet. Damit begann dann ein sogenanntes „Statusfeststellungsverfahren“. Wenn die Kranken- und Rentenversicherungen Kenntnis davon erhalten, dass ein Arbeitnehmer als ‚scheinselfständiger‘ gearbeitet hat und daher keine Sozialabgaben gezahlt wurden, können Sie dieses ‚Arbeitsverhältnis‘ nachträglich überprüfen. Wenn dabei herauskommt, dass es sich tatsächlich um eine Scheinselbstständigkeit gehandelt hat, muss der Unternehmer sämtliche Sozialabgaben zur Kranken- Arbeitslosen- und Rentenversicherung nachzahlen. Zumindest für die letzten Zwei Jahre, in

denen Franz Basler ‚auf Rechnung‘ gefahren ist, wurde das Verfahren inzwischen abgeschlossen. Der Spediteur musste zehntausende Euro nachzahlen – und Franz Basler hat aus dieser Zeit jetzt zumindest Rentenansprüche. Eine Statusprüfung für die letzten knapp zwanzig Jahre ist nun im Gange. Der Spediteur wollte zu alledem übrigens weder schriftlich noch mündlich Stellung nehmen